

schätzt, dass jährlich etwa 300 Millionen Franken Bundesleistungen für den Agglomerations-, Orts- und Stadtverkehr mittelbar wirksam werden. Und wir haben jetzt im Rahmen einer Arbeitsgruppe weitere Vorhaben, um auch dem Agglomerationsverkehr die nötige Unterstützung zuteil werden zu lassen, aber eben nicht im Sinne einer Direktfinanzierung bzw. einer direkten Subventionsleistung.

Ich möchte Sie bitten, den Antrag der Kommissionsminderheit abzulehnen und es bei der Regelung zu belassen, wie sie Bundesrat und Kommissionsmehrheit beantragen.

Zum Antrag von Nationalrat Steinegger, die Jahrespendler herauszunehmen: Das macht auf die sechs Jahre gerechnet 90 Millionen Franken aus. Unsere Ueberlegung dabei ist die, dass auf diesem Wege, wenn ein Jahrespendlerabonnement für nur acht Monatsbeträge gekauft werden kann, immer mehr saisonale Pendler zu Jahrespendlern würden. Das würde dann auch eine Ganzjahresverbesserung der Auslastung, sowohl des Rollmaterials als auch des Personals, mit sich bringen. Die ungleichen Verhältnisse in den Pendlerfrequenzen, vor allem Winter/Sommer, schaffen Probleme: sei es bezüglich des während Spitzenzeiten im Winter notwendigen Personals oder sei es bezüglich des Rollmaterials. Wir glauben, mit dieser markanten Vergünstigung bei den Ganzjahrespendlerabonnements könnte man schrittweise zu einem Umsteigen von saisonalen Pendlern auf Ganzjahrespendler einladen.

Zu den Rheinhäfen. Hier stellt sich die Frage, ob mit dieser Massnahme, wie wir sie vorschlagen – also mit 9 Millionen pro Jahr (insgesamt 54 Millionen Franken) – wirklich ein signifikanter Umsteigeeffekt erzielt werden kann. Wir glauben, dass das möglich ist, und weil wir an die Möglichkeit glauben, wollen wir es versuchen. Aber Herr Steinegger, Sie haben recht: Wenn sich das nachher als effizient erweisen würde, gehört es in den Leistungsauftrag SBB hinein. Das ist eine ganz typische gemeinwirtschaftliche Leistung, die nach Massgabe des Leistungsauftrages abgegolten werden muss. Aber weil wir das ja nicht wissen – im Unterschied zu anderen gemeinwirtschaftlichen Aufträgen, die wir erteilen –, wäre es wohl in bezug auf das Vorgehen nicht zweckmässig, heute nachmittag die Forderung nach einer Dauerlösung im Rahmen des Leistungsauftrages dort hineinzu-schreiben, um sie wieder herauszunehmen, wenn man feststellen muss, dass der Umsteigeeffekt nicht erzielt werden kann.

In einem Punkte kann ich Ihrem Anliegen voll entsprechen, im dritten nämlich: Wir haben in der Schweiz nur eine Regierung, und das, was ich hier sage, ist die Meinung dieser einen Regierung.

Nun noch zum Antrag von Nationalrat Wellauer. Ich bin auch der Meinung, die Nationalrat Wyss und die Kommissions-sprecher vertreten haben: Wählt man vier Jahre, müsste man nach etwa drei Jahren Bilanz über die Effizienz ziehen. Das wäre zu knapp bemessen, weil wir Neuland beschreiten. Eine derartige «tarifarische Einladung» – also eine Tarifverbilligung als Einladung, mehr die Schiene zu benutzen – braucht eine gewisse Anlaufzeit. Ich verlasse mich vor allem auch auf eine geschickte Gratiswerbung, nämlich die Mund-zu-Mund-Werbung. Wenn man es anders ausdrücken will: Ich verlasse mich auf den Nachahmungstrieb des Menschen. Der eine und andere wird «umsteigen», wenn er sieht, dass man mit einem so günstigen Halbtaxabonnement bei der bekannten Leistungsqualität unserer Bahnen – nicht nur SBB, auch KTU – seine Verkehrsbedürfnisse eigentlich sehr gut, sehr günstig und im Takt befriedigen kann. Das braucht aber einige Zeit. Deshalb möchte ich Sie bitten, es bei den sechs Jahren zu belassen. Wir hätten etwa vier bis fünf Jahre Zeit für Auswertungen bis zur definitiven Fragestellung.

Wir haben eine kleine Differenz zwischen Kommission und Bundesrat. Die Kommissions-sprecher haben Sie darüber orientiert. Sie möchten die Leistungen für die Verbilligung Rheinhäfen-Basel auf 14 Millionen im Jahr erhöhen. Wir haben neun Millionen jährlich vorgeschlagen. Wir wollten die Reduktion der Tarifkilometer von heute 25 auf 15. Die Kommission möchte bei diesem Tarifkilometerzuschlag von

25 auf nur 10 zurückgehen. Das macht eine Differenz von fünf Millionen Franken pro Jahr aus, insgesamt 30 Millionen. Das ergibt dann statt 490 520 Millionen Franken.

Der Bundesrat ist der Meinung, dass mit diesen neun Millionen jährlich genügend geklärt werden könne, ob der Umsteigeeffekt tatsächlich zu erzielen ist. Wir glauben deshalb, dass man es bei diesem Betrag, also 450 Millionen Franken gemäss Botschaft, belassen könnte. Das ist für uns aber keine zentrale Frage.

#### Art. 1

##### *Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire*

Für den Antrag Steinegger	74 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	69 Stimmen

##### *Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire*

Für den Antrag Steinegger	50 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	95 Stimmen

##### *Definitive Abstimmung – Vote définitif*

Für den Antrag der Mehrheit	83 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	62 Stimmen

#### Art. 2

**Präsident:** Hier haben wir über den Antrag Wellauer zu befinden. Sollten Sie dem Antrag von Herrn Wellauer zustimmen, würde das bedeuten, dass sich der Betrag, den wir gerade beschlossen haben, entsprechend reduzieren würde.

##### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag Wellauer	58 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	82 Stimmen

##### *Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Bundesbeschlusses	123 Stimmen
Dagegen	6 Stimmen

##### *An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

##### *Abschreibung – Classement*

**Präsident:** Der Bundesrat beantragt, noch verschiedene parlamentarische Vorstösse gemäss Seite 1 der Botschaft abzuschreiben. Andere Anträge sind nicht gestellt worden. So beschlossen.

##### *Zustimmung – Adhésion*

85.225

### **Parlamentarische Initiative (Hubacher) Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs Initiative parlementaire (Hubacher) Mesures favorisant les transports publics**

*Wortlaut der parlamentarischen Initiative vom  
6. Februar 1985*

Am 6. Februar 1985 hat Nationalrat Hubacher eine Initiative in Form eines ausgearbeiteten Entwurfes mit folgendem Wortlaut eingereicht:

*Bundesbeschluss über Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs*

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht in den Bericht des Bundesrates vom 21. November 1984, beschliesst:

**Art. 1 Zweck**

Um den Schadstoffausstoss der privaten Motorfahrzeuge und damit die Luftverunreinigung zu verringern, fördert der Bund den öffentlichen Verkehr mit besonderen Massnahmen.

**Art. 2 Massnahmen**

Der Bund fördert

- a. Verdichtungen der Fahrpläne und Verbesserungen der Anschlüsse der öffentlichen Verkehrsmittel;
- b. Tarifverbilligungen, die das Umsteigen von privaten auf öffentliche Verkehrsmittel fördern, insbesondere solche im Abonnementsverkehr;
- c. die Schaffung günstiger Verbundtarife in den Agglomerationen;
- d. Neu- und Ausbauinvestitionen im Schienennetz;
- e. die Beschaffung neuer und Verbesserung bestehender Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, insbesondere von Schienenfahrzeugen und Bussen.

**Art. 3 Finanzierung**

Für die Finanzierung der Massnahmen nach Artikel 2 verwendet der Bund je ein Drittel des gemäss Artikel 36ter der Bundesverfassung für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einzusetzenden Treibstoffzolls und Zollzuschlages.

**Art. 4 Beiträge**

**Abs. 1**

Der Bund leistet Abgeltungen und Betriebsbeiträge im Ausmass der ungedeckten Kosten sowie Investitionsbeiträge an die Bundesbahnen und die konzessionierten Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs.

**Abs. 2**

Beiträge an Massnahmen nach Artikel 2 Buchstabe c können auch an konzessionierte Transportunternehmungen geleistet werden, die vorwiegend dem Ortsverkehr dienen.

**Art. 5 Vollzug**

**Abs. 1**

Der Bundesrat erlässt die zur Durchführung dieses Beschlusses erforderlichen Ausführungsbestimmungen.

**Abs. 2**

Die Kantone sind anzuhören.

**Art. 6 Verhältnis zum bisherigen Recht**

Die Beiträge aufgrund dieses Beschlusses werden zusätzlich zu den Bundesleistungen gemäss Bundesbahngesetz 1) und Leistungsauftrag an die SBB 2), Eisenbahngesetz 3) sowie Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung ausgerichtet.

**Art. 7 Inkrafttreten**

**Abs. 1**

Dieser Beschluss wird nach Artikel 89bis Absatz 1 der Bundesverfassung dringlich erklärt. Er tritt am Tage der Verabschiedung in Kraft.

**Abs. 2**

Er untersteht nach Artikel 89bis Absatz 3 der Bundesverfassung der Abstimmung des Volkes und der Stände und gilt im Falle der Annahme bis zum Inkrafttreten von Verfassungsbestimmungen über die koordinierte Verkehrspolitik, längstens jedoch zehn Jahre.

*Texte de l'initiative parlementaire du 6 février 1985*

Le 6 février 1985, le conseiller national Hubacher a déposé une initiative, présentée sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces, dont la teneur est la suivante:

*Arrêté fédéral instituant des mesures favorisant les transports publics*

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu le rapport du Conseil fédéral du 21 novembre 1984 arrête:

**Art. 1 But**

Afin de réduire l'émission de polluants par les véhicules privés et par là la pollution de l'air, l'Etat central favorise les transports publics par des mesures spéciales.

**Art. 2 Mesures**

L'Etat central encourage:

- a. l'augmentation de la fréquence des courses et l'amélioration des correspondances des transports en commun,
- b. l'abaissement des tarifs, en particulier des abonnements, afin d'inciter les automobilistes à emprunter les moyens de transport public,
- c. l'établissement de tarifs coordonnés dans les agglomérations,
- d. les investissements visant l'extension et l'amélioration du réseau ferroviaire,
- e. l'acquisition de nouveaux véhicules et l'amélioration des moyens de transport publics actuels, notamment des voitures de chemin de fer et des bus.

**Art. 3 Financement**

Pour financer les mesures prévues à l'article 2, l'Etat central alloue respectivement un tiers des sommes affectées par l'article 36ter de la constitution fédérale à des tâches en rapport avec le trafic routier, à savoir de la moitié du produit net des droits d'entrée de base et de la totalité de la surtaxe sur les carburants.

**Art. 4 Contributions**

**Al. 1**

L'Etat central alloue des indemnités et des contributions à l'exploitation en proportion des frais non couverts et verse des contributions aux investissements en faveur des Chemins de fer fédéraux ainsi que des entreprises de transport concessionnaires du trafic général.

**Al. 2**

Des contributions au financement des mesures visées à l'article 2, lettre c, peuvent aussi être allouées aux entreprises de transport concessionnaires assurant essentiellement le trafic local.

**Art. 5 Exécution**

**Al. 1**

Le Conseil fédéral promulgue les dispositions d'exécution nécessaires à la mise en application du présent arrêté.

**Al. 2**

Les cantons doivent être entendus.

**Art. 6 Lien avec le droit en vigueur**

Les contributions prévues par le présent arrêté sont allouées en sus des prestations de la Confédération selon la loi sur les Chemins de fer fédéraux 1), le mandat des Chemins de fer fédéraux 2) et la loi fédérale sur les chemins de fer 3), ainsi que l'article 36ter, premier alinéa, lettre c, de la Constitution fédérale.

**Art. 7 Entrée en vigueur**

**Al. 1**

Le présent arrêté est déclaré urgent en vertu de l'article 89bis, premier alinéa, de la constitution fédérale. Il entre en vigueur le jour de son adoption.

**Al. 2**

Conformément à l'article 89bis, alinéa 3, de la constitution fédérale, il doit être ratifié par le peuple et les cantons et il a force de loi, en cas d'acceptation, jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions constitutionnelles réglant la politique coordonnée des transports, au plus toutefois pour une durée de dix ans.

Herr **Kühne** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

**1. Ergebnis der Vorprüfung**

Die Kommission hörte am 30. Oktober 1985 den Initianten an, liess sich vom Bundesamt für Verkehr über geplante Tarifverbilligungen orientieren und diskutierte die grundsätzlichen Fragen. Im Hinblick auf die angekündigte Botschaft setzte die Kommission die Beratungen aus.

Sie behandelte dann die Initiative am 12. Mai 1986 zusammen mit der Botschaft des Bundesrates vom 26. Februar 1986 über die Finanzierung von Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr.

**1.1. Stand der Arbeit der Bundesversammlung und der Verwaltung zum gleichen Gegenstand**

In bezug auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs im

allgemeinen sind bei der Bundesversammlung die Geschäfte 85.074 «Bahn 2000» und 82.082 Bundesverfassung (koordinierte Verkehrspolitik) hängig. Zudem hat der Bundesrat aufgrund von zahlreichen Vorstössen aus dem National- und Ständerat am 26. Februar 1986 eine Botschaft (86.009) verabschiedet, mit der ein Verpflichtungskredit für die Finanzierung von verschiedenen Tarifierleichterungen während sechs Jahren beantragt wird. Die Verkehrskommission hat diese Vorlage am 12. Mai 1986 beraten; sie beantragt dem Nationalrat grundsätzlich Zustimmung zu den vom Bundesrat vorgesehenen Massnahmen.

2. Verhältnis zur Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs»

Am 24. Februar 1986 wurde eine eidgenössische Volksinitiative eingereicht, die wie folgt lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 26 Abs. 2 – 5 (neu)

Abs. 2

Der Bund fördert den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf der Schiene. Er stellt die ausreichende Erschliessung des ganzen Landes mit zweckmässigen öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Finanzierung eines Basisangebots an Fahrmöglichkeiten sicher.

Abs. 3

Um Leistungsfähigkeit und Leistungsangebot im Personen- und Güterverkehr zu erhalten und auszubauen, fördert der Bund insbesondere:

- die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur;
- dichte Fahrpläne und günstige Tarife;
- die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse;
- den Tarifverbund in dafür geeigneten Regionen;
- den kombinierten Verkehr Schiene-Strasse;
- den Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr.

Abs. 4

Die Kantone sorgen für weitergehende Leistungen.

Abs. 5

Der Bund trifft Massnahmen, damit der Gütertransitverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt, und unterstützt Bestrebungen, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Übergangsbestimmungen Art. 19 (neu)

Abs. 1

Bis zum Inkrafttreten von Verfassungsbestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik mit einem Verkehrsfonds sind für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 26 Absätze 2, 3 und 5 zusätzlich zu den bisher geleisteten Bundesbeiträgen für die Aufrechterhaltung des Betriebes und die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mindestens je ein Drittel des Zollzuschlages auf Treibstoffen und des Reinertrages des Treibstoffzolls nach Artikel 36ter einzusetzen.

Abs. 2

Der Einsatz dieser Mittel erfolgt so früh als möglich, aber spätestens im zweiten Jahr nach Annahme von Artikel 26 Absätze 2 bis 5.

Abs. 3

Artikel 36ter Absatz 1 erster Satz der Bundesverfassung wird für die Zeit bis zum Inkrafttreten von Verfassungsbestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik mit einem Verkehrsfonds wie folgt geändert:

Art. 36ter Abs. 1 erster Satz

Der Bund verwendet einen Drittel des Reinertrages des Treibstoffzolls und zwei Drittel eines Zollzuschlages wie folgt für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

....

Materiell ist die Initiative Hubacher sehr ähnlich wie die eingereichte Volksinitiative.

#### Antrag der Kommission

Nachdem die Anliegen des Initianten mit den Vorlagen 85.074 «Bahn 2000» und 86.009 Finanzierung von Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr teilweise erfüllt sind und eine materiell sehr ähnliche Volksinitiative eingereicht

worden ist, beantragt die Verkehrskommission mit 10 zu 4 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben.

#### Proposition de la commission

Comme l'application des projets 85.074 «Rail 2000» et 86.009 «Financement de réductions tarifaires dans les transports publics» permettrait de réaliser en partie les objectifs de M. Hubacher, auteur de l'initiative parlementaire, et du fait qu'une initiative populaire, très semblable sur le plan pratique, a été déposée, la Commission des transports et du trafic, par 10 voix contre 4, recommande de ne pas donner suite à l'initiative parlementaire susmentionnée.

**Hubacher:** Ein Teil der Initiative, Tarifverbilligungen, ist weitgehend berücksichtigt worden. Der zweite Teil beinhaltet einen Finanzierungsmodus. Wir meinen, nachdem die Bundesfinanzen ja nicht so unerhört gesund aussehen, wäre es diskutabel, aus dem Treibstoffzollzuschlag auch für den öffentlichen Verkehr, nicht nur für Tarifmassnahmen, zusätzliches Geld zur Verfügung zu stellen. Da die Problematik bekannt ist und Sie alle schon etwas müde sind, mache ich es kurz: Ich stelle Ihnen den Antrag, die Initiative anzunehmen.

**Präsident:** Wir haben abzustimmen. Die Kommission beantragt, der Initiative keine Folge zu geben. Herr Hubacher beantragt, es sei der Initiative Folge zu geben.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	69 Stimmen
Für den Antrag Hubacher	46 Stimmen

85.234

#### Parlamentarische Initiative (Bircher) Öffentlicher Verkehr. Halbe Preise Initiative parlementaire (Bircher) Transports publics. Demi-tarif

#### Wortlaut der parlamentarischen Initiative vom 20. März 1985

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft erlässt, gestützt auf BV Artikel 89bis Absatz 3, den folgenden Bundesbeschluss:

#### Art. 1 Zweck

Zur Verminderung der Luftverunreinigung durch den Privatverkehr fördert der Bund das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, indem er die Fahrpreise der öffentlichen Verkehrsmittel verbilligt.

#### Art. 2 Massnahmen

1. Der Bund verbilligt die Fahrpreise der Bundesbahnen, der Konzessionierten Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs und der PTT-Betriebe.

2. Die Preise der Fahrausweise für Einzelfahrten und der Abonnemente für gelegentliche Fahrten werden um die Hälfte ermässigt.

3. Die Preise der Pauschalabonnemente (wie der Generalabonnemente, Streckenabonnemente für tägliche Fahrten) werden um 360 Franken jährlich ermässigt. Diese Ermässigung kann jedoch den Abonnementspreis nicht übersteigen.

#### Art. 3 Finanzierung

Der Bund finanziert die den Transportunternehmungen durch die Massnahmen nach Artikel 2 entstehenden Einnahmeherausfälle zur Hälfte aus den Erträgen des gemäss Artikel 36ter der Bundesverfassung für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einzusetzenden Treibstoff-

## **Parlamentarische Initiative (Hubacher) Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs**

### **Initiative parlementaire (Hubacher) Mesures favorisant les transports publics**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.225
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	920-922
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 406

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.